

## **ЕКОЛОГІЧНА ОРІЄНТАЦІЯ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИКОЮ, ВИРОБНИЦТВОМ ТА СЕРВІСНИМИ СИСТЕМАМИ В КОНТЕКСТІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ**

**Смирнов І.Г., д.г.н., проф.**

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка  
(м. Київ, Україна)*

Традиційно логістика розуміється з однієї сторони як навчальна дисципліна, з іншого – як практична діяльність, що охоплює процеси планування, організації, управління, контролю та регулювання руху матеріальних та інформаційно-фінансових потоків у просторі і часі від їх первинного джерела до кінцевого споживача. В сучасному розумінні, особливо з точки зору охорони навколишнього середовища (ОНС), логістика стосується всього життєвого циклу продукту, включаючи можливе рециркулювання, необхідність утилізації відслуживших виробів різноманітними способами, вибір найекологічніших транспортних засобів тощо. Відомо, що логістичні процеси впливають на навколишнє природне середовище (НПС) і тим самим стають об'єктом екологічного менеджменту. Так, на західних підприємствах логістичні витрати досягають 10 % загальних витрат, енерговитрати логістики теж близькі до 10 % загальних енерговитрат, що становить велике навантаження на НПС. Значення логістики, яка зобов'язана раціоналізувати транспортні потоки, визначається і тим, що 25 % всіх викидів оксиду азоту (NOx) є результатом діяльності транспорту. Останній також пов'язаний з шумом, пробками на дорогах, загибеллю і травмами людей та всією екосистемою. Транспортування небезпечних речовин (хімічних, відходів атомних виробництв тощо) загрожує здоров'ю та життю людей. Будівництво доріг «вбиває» життєвий простір природи та розселення людей. Логістика пов'язана і з такою зростаючою щодо свого значення проблемою, як виробництво та утилізація пакувальних матеріалів.

Отже логістика зачіпає не тільки екологічні проблеми підприємства (вибір стратегій що мінімізують витрати або час виконання виробничо-технологічних операцій), але й питання, пов'язані з необхідністю врахуванням екологічних потреб суспільства, клієнтів підприємства, всіх зацікавлених груп. Серед таких рішень – головні:

- 1) вибір видів транспорту;
- 2) обґрунтування структури логістичних одиниць та їхніх форм;
- 3) кооперація фірм при реалізації логістичних проектів;
- 4) раціональна конфігурація логістичних одиниць тощо.

Так, транспортні засоби суттєво розрізняються за параметром, що характеризує викиди еквіваленту оксиду вуглецю. Наприклад, для вантажного транспорту цей параметр дорівнює 5,11 од./ткм, для залізничного

– 0,4, річкового – 0,8. Необхідність швидкої реакції на потреби покупців не дозволяє зовсім відмовитися від вантажного транспорту, однак можливості ефективної комбінації різновидів транспорту далеко не вичерпані. Це особливо важливо врахувати тоді, коли до логістичних процесів включаються спеціалізовані фірми з своїм ноу-хау щодо різних транспортних операцій. Не виключається і можливість передання внутрівиробничого транспорту та складського господарства спеціалізованим фірмам, які здійснюють такі процеси більш раціонально та екологічно. Таке кооперування вимагає кращої організації, спільного планування логістичних процесів та готовності до співробітництва. У таких випадках відбувається узгодження економічної і екологічної цілей підприємств, оскільки зменшуються не тільки грошових витрати, але й навантаження на НПС.

Також створення подібних систем постачання безпосередньо пов'язане з питанням сучасної структури логістичної одиниці, включаючи рівень централізації та концентрації відповідних ланок. Вплив усіх цих нових процесів на екологічне становище повинно бути об'єктом посиленої уваги. В світовій практиці себе виправдовують логістичні центри (ЛЦ) або парки, де в одному місці розміщуються декілька логістичних фірм, що доповнюють один одного за своїми послугами та надають можливість клієнту обрати найекологічнішу транспортну комбінацію. Також непогано зарекомендувала себе концепція «міської логістики», яка дозволяє координувати та оптимізувати доставку товару до центру міста, через що зменшується транспортне навантаження в межах міста. Сучасні форми логістики, що базуються на таких відомих засадах, як «Точно в строк», менеджмент ланцюгів поставок, ефективна реакція на попит споживачів та інші мають з позиції ОНС неоднозначні наслідки. Так, з одного боку, всі вони призводять до зростання екологічного навантаження через часту доставку продукції клієнтам невеликими партіями; з іншого – надають можливість забезпечення цих систем сучасними засобами комунікації, які дозволяють настроїти їх настільки точно, що, приміром, фактично виключаються випадки зайвих транспортних операцій. Отже, можна стверджувати, що ці нові засади (форми) логістики, як і зростаюча концентрація і централізація великих логістичних систем, що спостерігається нині (наприклад, забезпечення запасними частинами та клієнтів всієї країни з одного ЛЦ), незважаючи на деякі тенденції до монополізації, в цілому мають позитивні екологічні наслідки.

1. Смирнов І.Г. Транспортна логістика: навч. пос. / І.Г. Смирнов, Т.В. Косарева. – К.: ЦУЛ, 2008. – 224 с.

2. Олійник Я.Б., Смирнов І.Г. Міжнародна логістика: навч. пос. / Я.Б. Олійник, І.Г. Смирнов. – К.: Обрії, 2011. – 544 с.

Економічні проблеми сталого розвитку : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. Балацького О. Ф. (м. Суми, 24–26 квітня 2013 р.) : у 4 т. / за заг. ред. О. В. Прокопенко. – Суми : Сумський державний університет, 2013. – Т. 1. – С. 251-253.